

## Association Nantaise Déplacements Environnement

8, rue d'Aouvours\_44000 Nantes  
courriel : [ande.nantes@fubicy.org](mailto:ande.nantes@fubicy.org)  
site internet : <http://fubicy.org/nantes-ande>



**LETTRE D'INFORMATION**

**DECEMBRE 2010**

### **Editorial : Nantes doit reprendre de l'avance**

Ces lignes sont écrites le lendemain de l'inauguration d'un vrai tram-train à Mulhouse et alors que je viens de consulter la dernière livraison de « Ville, rail, transport » consacré au palmarès des villes championnes de la mobilité, où ne figure pas pour la première fois notre chère agglomération nantaise. Je sais, bien sûr, qu'il faut se méfier des effets d'annonce et de la dictature de la communication et j'attendrai quelque temps une véritable évaluation de la réalisation du Conseil régional d'Alsace et de la Communauté d'agglomération de Mulhouse.

Je ne peux m'empêcher toutefois de considérer que Nantes-Métropole non seulement n'est plus en avance mais marque le pas en matière d'adaptation de son système de transport : quasi gel du développement de l'infrastructure tram, retards sur les deux projets concernant l'étoile ferroviaire (Nantes-Clisson, Nantes-Nort/Erdre), refonte du réseau bus dans le sens de l'économie de l'offre.

Plus grave selon moi les perspectives d'un réseau Semitan moins centralisé, plus réticulé s'effritent avec le renvoi de la très prometteuse liaison des lignes 1 et 2 au nord-est, la diminution de l'offre sur la ligne circulaire 30 (St Sébastien-Rezé) et le renforcement des services sur le tronçon central de la ligne 1 répondant certes à cet appétit des Nantais pour leur tramway, le premier reconstruit en France.

Les raisons invoquées sont recevables et respectables : appauvrissement des finances publiques en période de crise économique et d'incertitudes fiscales, maintenance coûteuse d'un réseau structurant, désormais ancien et très fréquenté, nécessité de ne pas se tromper dans les choix concernant le couple infernal urbanisme-mobilité. Mais ces contraintes concernent toutes les villes et lorsque dans ses plaquettes l'ANDE écrit « Nantes doit rester en tête » c'est plus par peur du contraire que par bravade face à Montpellier, Bordeaux et Strasbourg pour parler des villes en « même division ». C'est aussi parce que nous avons l'impression que la communauté urbaine n'a pas su s'imposer dans les offres de financement liées à ce qu'il faut, malgré tout, continuer à appeler le « Grenelle de l'Environnement » alors que le temps (scandaleux) de l'autofinancement de la ligne 4 est tout de même passé.

Au-delà des vaines querelles de clocher et pour en revenir aux dossiers qui concernent les usagers et la population, l'ANDE a souhaité s'engager à fond dans le dossier « Chronobus », pic de l'action mobilité de Nantes Métropole pour les prochaines années. Nous avons étudié (offre, rapidité, fréquentation) les principales lignes en cause (22, 70, etc.) et nous pensons qu'il y a là une véritable démarche de progrès susceptible d'amener au transport public de nouveaux usagers qui ont besoin de confort, de fiabilité, de fréquence.

La mise en service de véritables « Chronobus » imposera dans le centre de Nantes, dans les quartiers et les bourgs une remise en cause de circulations automobiles qui paralysent, des places de stationnement qui freinent la progression des autobus. C'est le prix du 18 km/h pour tous, alternative au slogan facile de la « ville la plus embouteillée de France » issu du lobby de la bagnole reine. L'ANDE s'engagera dans ce qu'elle estime être une bataille politique menée à la fois pour la qualité de vie des résidents actuels mais aussi en faveur de la planète. Elle le fera d'autant plus que ses militants sont persuadés que la qualité des services, la pertinence des investissements, leur adaptation surtout aux besoins des usagers-habitants-travailleurs est la clé d'une mobilité réussie.

Le Président : J B LUGADET

### **Pour une Maison de la Mobilité à Nantes**

Comme toutes les grandes agglomérations notre ville est soumise aux mutations qui affectent la mobilité des personnes et des marchandises et qui produisent une foule de « nouveaux » comportements (covoiturage, cyclisme urbain,) et de services (location automobile adaptée, vélos en libre service, titres de transport multimodaux, bus à haute qualité de service). Force est de reconnaître une certaine illisibilité dans ces changements d'autant plus qu'ils sont souvent l'objet de plans de communication rarement neutres économiquement et politiquement. Confrontée à l'exiguïté des locaux qu'elle partage avec la très dynamique association « Place au Vélo » et FNAUT Pays de la Loire, l'ANDE lance l'idée d'une Maison de la Mobilité à Nantes.

Cette structure (que l'on souhaite près d'un lieu fréquenté voire un pôle multimodal) associerait les associations et services concernées par les mobilités douces et le transport public. Elle permettrait de développer les services rendus aux usagers des transports publics (SNCF, Lila, TAN), aux cyclistes et d'être un lieu de rencontre entre militants, responsables et curieux. Des locaux vides existent, des financements croisés sont possibles et nous avons envie de prendre en main ce dossier.



## L'ANDE toujours plus d'engagements au risque de la dilution

L'ANDE, partenaire motivé et exigeant du Collectif Transport a participé aux rencontres avec les responsables de la mobilité de Nantes Métropole : 25 septembre sur le PDU, 6 décembre sur l'optimisation du réseau ferré et 17 janvier (en préparation) sur le projet « Chronobus ». C'est pour nous l'action essentielle mais elle devient de plus en plus difficile à gérer compte-tenu de la complexité des sujets et il faut le reconnaître du jeu du « mille-feuilles » des autorités organisatrices. Ce dernier est loin d'être amélioré par le débat politique sur la réforme des collectivités territoriales et disons le aussi les gouvernances pas toujours lisibles des pouvoirs locaux, aptes à se renvoyer les responsabilités par exemple au sujet des étoiles ferroviaires.

Heureusement pour combler en partie ce déficit de compréhension notre siège au conseil d'administration de la SEMITAN est précieux et permet à son titulaire de parfaire sa connaissance du réseau et de ses évolutions sans laquelle il n'est pas de revendication possible.

Nous sommes associés aussi aux délibérations du Conseil de développement où l'on réfléchit sur l'avenir de la métropole nantaise plus désormais en terme de prospective que par rapport au PDU. Il conviendra de mieux gérer nos présences et interventions dans cet espace de discussion dans le souci de la pérennité de notre message en faveur des modes économiques de déplacement.

Quatre rencontres nous ont mobilisés au sein de la commission mobilité de l'association « Ecopôle ». Nous rencontrons là des militants assez proches de nos convictions et de notre champ d'action. Il faudra en faire des partenaires pour des actions futures fortes et ciblées : des propositions sont déjà esquissées

A la demande du « réseau thématique » déplacements urbains de la FNAUT nous travaillons sur la comparaison des services de transports urbains dans les grandes métropoles du pays. Les premières analyses rendent pertinent notre slogan « Nantes doit rester en tête » : d'autres agglomérations sont désormais à l'avant-garde en matière d'offre de transport de qualité, de fréquences adaptées aux nouvelles mobilités, de services innovants... et notre chère cité n'est plus guère dans les « hit parades » de « Ville, Rail & Transport »

Enfin notre souci environnemental (notamment contre le déchaînement publicitaire) nous voit siéger à la Commission préfectorale des sites et des paysages pour traiter de questions situées hors de l'agglomération nantaise. Un partenariat plus fort s'impose avec « Paysages de France » qui lutte pied à pied contre les panneaux indus et disgracieux, contre les effluves d'images lumineuses et géantes.

Comme vous le lisez, ceci est presque un rapport d'activité alors que notre assemblée générale sera retardée cette année. Mais ces lignes restent un peu trop ciblées dans le registre du « yaka » et posent la limite de nos forces. L'ANDE a reçu cette année des renforts les uns expérimentés, les autres porteurs des savoirs et de la technicité que fournissent quoiqu'on en dise notre société et ses écoles. Elle n'en reste pas moins une association riche d'une histoire et d'une « doctrine » mais faible en moyens humains face à ses ambitions. Pour combler ce handicap, des pistes sont ouvertes : recours à « France Bénévolat », appel à plus de militance. Notre association doit mieux fonctionner en réseau et ses fonctions assurées avec plus de délégations. Les prochains mois seront décisifs sur ce plan et devront mobiliser tous les adhérents.



Gare de Clisson



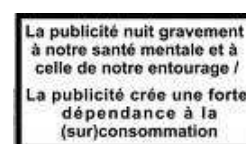
Gare de Couëron



TER Nantes-Laval et 52 vers Hôtel de Région



Mulhouse : tram et tram-train



R.A.P.



En panne ?  
(gare SNCF)

## Esquisse d'un programme pour 2011

C'est bien entendu l'assemblée générale prévue en février ou mars 2011 qui déterminera la politique de l'association pour les douze prochains mois. Toutefois il apparaît intéressant de présenter aux adhérents les réflexions du bureau sur les évolutions prévisibles.

La première piste, organisationnelle, est liée au renforcement de la liaison avec les adhérents et à une meilleure efficacité du bureau de l'association. Pour les premiers un service d'information plus régulier s'impose et notre lettre devrait désormais être trimestrielle. Au niveau de la (trop) petite équipe de militants mobilisables il convient surtout de mieux organiser les délégations (surtout celles non assurées de facto : paysage, accessibilité !) et la remontée d'information. Nous essayons de trouver dans le cadre de « France Bénévolat » une perle rare : un(e) secrétaire administratif(ve) pouvant impulser de nouveaux dossiers sur la mobilité des Nantais.

La seconde liée à l'action de proposition est volontairement assurée dans le cadre de notre délégation au « Collectif Transport ». Elle est essentielle mais devrait être parfois plus originale et porteuse d'un sceau plus radical même si certains débats menés au sein du collectif sont déjà ardents : poids du ferroviaire dans l'aménagement urbain, continuité du service, traitement des incivilités.

La troisième est plus difficile à gérer car il s'agit des disponibilités des militants pour siéger dans les instances citées ci-dessus : conseil d'administration de la TAN, conseil de développement, collectifs divers aux champs toujours plus complexes (Ecopôle, Virage énergie transport, réseaux contre Notre Dame des Landes, défense des sites etc..). Cette fonction est chronophage, souvent difficile à gérer au niveau de la cohérence, rarement valorisante... Elle reste indispensable et permet d'assurer notre visibilité pas toujours évidente.

Enfin 2011 devrait être une année où notre communication s'améliore. Après le lancement timide de sa plaquette, notre association devrait disposer au printemps d'une exposition mobile rafraîchissant celle, régionale, de la FNAUT qui approche la décennie. C'est désormais la priorité du bureau qui espère vous annoncer son vernissage dans sa prochaine « newsletter ». En attendant il vous souhaite une bonne année 2011 pleine de santé (en vélo), de découvertes (à pied), de lutte contre l'effet de serre (en tram) et la pollution (en autobus au gaz...).



2011 : mobilité, santé, sécurité



## La minute de mauvaise foi du « oupie »\*

La FNAUT étant susceptible de se lancer dans un programme de réflexion sur les besoins des transports sur les personnes âgées, vous trouverez ici une rubrique de type « coup de gueule » destinée à recenser les irritations d'un sexagénaire sur la qualité du transport dans sa ville. Commençons cette fois par une pure impression :

### Les feux tricolores contre les autobus.

Sur les lignes que je fréquente, les feux tricolores passent systématiquement au rouge quand mon autobus les aborde : j'ai des preuves et demande une commission d'enquête avec des moyens vidéo. Ils doivent être télécommandés par les automobilistes qui croisent notre route, mon voisin appelle cela le lobby de l'automobile.

Le résultat est horrible pour les lombaires : coup de frein en arrivant à l'arrêt situé avant le croisement, départ chaotique (selon le conducteur), coup de frein, perte d'une minute, re-départ... Il paraît que l'on imagine de faire le contraire et de donner la priorité aux autobus aux intersections. Ce n'est là que pure propagande

\*Old urban people : pâle symétrique ou copie du « yupie »

## Sites à consulter pour plus d'informations

ANDE : <http://www.fubicy.org/nantes>

FNAUT PAYS DE LA LOIRE : <http://www.fnaut-paysdelaloire.org/>

DROITS DU PIETON : <http://www.pietons.org/>

PAYSAGES DE FRANCE : <http://paysagesdefrance.org/>

